**Deutscher Bundestag** **Drucksache 19/8489**

**19. Wahlperiode** 18.03.2019

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
**– Drucksache 19/8083 –**

## Technische Unterwegskontrollen von Fahrzeugen durch den Straßenkontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Straßenkontrolldienst (SKD) des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) leistet mit seinen technischen Unterwegskontrollen von Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Bei den Kontrollen von Fahrzeugen wird der ordnungsgemäße technische Zustand der Fahrzeuge überprüft, beispielsweise die Funktionstüchtigkeit von Brems- und Lichtanlagen.

Kontrolliert wird auch, ob in den Fahrzeugen unzulässige Einrichtungen verbaut sind, mit denen das für die Abgasreinigung benötigte AdBlue eingespart wird. Die Folge dieser Abgasmanipulation mittels sogenannter AdBlue-Emulatoren ist nicht nur ein höherer Stickoxid-Ausstoß, sondern auch die unzulässige Inanspruchnahme niedrigerer Mautsätze, die Fahrzeugen vorbehalten sind, die höhere Schadstoffklassen tatsächlich einhalten. Die Einsparungen von AdBlue und Mautkosten führen schließlich zu wirtschaftlichen Vorteilen gegenüber solchen Unternehmen, die sich an die Vorschriften halten. Offenbar sind vor allem Lkw aus dem osteuropäischen Raum auf diese Weise manipuliert, denn laut Untersuchungen unter Beteiligung der Universität Heidelberg ist jeder fünfte Lkw aus Osteuropa betroffen (vgl. www.br.de/nachrichten/bayern/betrug-mit-adblue-der-naechste-dieselskandal,RADxhjw).

Der Straßenkontrolldienst des BAG muss die immer anspruchsvollere und daher auch zeitaufwändigere Kontrolltätigkeit im Bundesfernstraßennetz bewältigen. Auch die Einhaltung der Sozialvorschriften (z. B. Lenk- und Ruhezeiten) fällt in seinen Aufgabenbereich. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und eine ausreichende Kontrolldichte ist nach Auffassung der Fragesteller eine personelle Aufstockung des SKD geboten.

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. März 2019 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Wie viele Lkw wurden seit 2014 durch den Straßenkontrolldienst des BAG im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen überprüft (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

2. Bei wie vielen Lkw wurden seit 2014 im Rahmen dieser Kontrollen Mängel beanstandet (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder sowie nach Mängelkategorie aufgeschlüsselt auflisten)?

3. Um welche Mängel handelt es sich (bitte für jedes Jahr unter Angabe der Häufigkeit des jeweiligen Mangels auflisten)?

| **StVR Techn. Kontrolle** | Anzahl kontrollierte Fahrzeuge | | | | Anzahl beanstandete Fahrzeuge | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | D | EU/EWR | Drittländer | **Insgesamt** | D | EU/EWR | Drittländer | **Insgesamt** |
| 2014 | 22.720 | 35.081 | 2.496 | **60.297** | 1.573 | 5.297 | 222 | **7.092** |
| 2015 | 22.044 | 35.361 | 2.329 | **59.734** | 1.765 | 5.780 | 288 | **7.833** |
| 2016 | 20.298 | 37.315 | 2.835 | **60.448** | 1.661 | 5.906 | 382 | **7.949** |
| 2017 | 29.500 | 59.442 | 4.894 | **93.836** | 1.466 | 7.113 | 399 | **8.978** |

| **Anzahl Verstöße/ Teilauswertung TUK** | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|
| Bremsanlage | 723 | 705 | 510 | 392 |
| Lenkung | 61 | 56 | 53 | 54 |
| Lichtanlage und Elektrik | 3.645 | 2.279 | 2.029 | 2.062 |
| Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen | 449 | 514 | 505 | 281 |
| Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile | 184 | 162 | 152 | 200 |
| Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer | 271 | 267 | 152 | 170 |

Die Gesamtauswertung der Kontrollstatistik SKD für das Jahr 2018 liegt noch nicht vor. Es werden die häufigsten Verstöße nach Obergruppen dargestellt.

4. Wie viele Lang-Lkw wurden seit deren Regelzulassung durch den Straßenkontrolldienst des BAG im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen überprüft (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

5. Bei wie vielen Lang-Lkw wurden seit deren Regelzulassung im Rahmen dieser Kontrollen Mängel beanstandet (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder sowie nach Mängelkategorie aufgeschlüsselt auflisten)?

6. Um welche Mängel handelt es sich (bitte für jedes Jahr unter Angabe der Häufigkeit des jeweiligen Mangels auflisten)?

Die Fragen 4 bis 6 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Bei wie vielen Lkw wurde seit 2014 bzw. seit Beginn einer entsprechenden statistischen Erfassung durch den Straßenkontrolldienst des BAG im Rahmen von technischen Unterwegskontrollen der ordnungsgemäße technische Zustand der Abgasanlage überprüft (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

11. Bei wie vielen Lkw wurde seit 2014 bzw. seit Beginn einer entsprechenden statistischen Erfassung im Rahmen dieser Kontrollen die Abgasanlage gleich aus welchem Grund beanstandet (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder sowie nach Mängelkategorie aufgeschlüsselt auflisten)?

Die Fragen 7 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

| | AdBlue kontrollierte Fahrzeuge | | | AdBlue beanstandete Fahrzeuge | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | D | Gebietsfremde | Gesamt | D | Gebietsfremde | Gesamt |
| **ab Juni 2017** | 2.082 | *4.879* | **6.961** | 9 | 122 | **131** |
| **2018** | 3.583 | *9.715* | **13.298** | 11 | 300 | **311** |

Eine statistische Erfassung erfolgt ab Juni 2017.

8. Wie verteilen sich die Überprüfungen auf die einzelnen Abgasnormen (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, denn die einzelnen Abgasnormen werden statistisch nicht gesondert erfasst.

9. Wie verteilen sich die Überprüfungen auf verdachtsunabhängige und verdachtsabhängige Überprüfungen (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Eine Differenzierung von verdachtsunabhängigen bzw. verdachtsabhängigen Kontrollen bei der statistischen Erfassung technischer Unterwegskontrolle erfolgt nicht.

10. Bei wie viel Prozent der Überprüfungen erfolgte die Überprüfung ausschließlich mittels einer Sichtprüfung des technischen Zustandes, bei wie viel Prozent mittels einer technischen Prüfung, und bei wie viel Prozent mittels einer gründlicheren Unterwegskontrolle (vgl. § 5 der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße – TechKontrollV; bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Eine statistische Differenzierung des Systems der technischen Unterwegskontrollen nach § 5 Absatz 2 TechKontrollV erfolgt nicht.

12. Wie verteilen sich die Beanstandungen auf die einzelnen Abgasnormen (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, denn die einzelnen Abgasnormen werden statistisch nicht gesondert erfasst.

13. Bei wie vielen Lkw wurden seit 2014 bzw. seit Beginn einer entsprechenden statistischen Erfassung im Rahmen dieser Kontrollen Manipulationen an der Abgasanlage (z. B. durch AdBlue-Emulatoren) beanstandet (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder sowie nach Mängelkategorie aufgeschlüsselt auflisten)?

15. Bei wie vielen Lkw wurden seit 2014 bzw. seit Beginn einer entsprechenden statistischen Erfassung im Rahmen dieser Kontrollen Defekte an der Abgasanlage beanstandet (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder sowie nach Mängelkategorie aufgeschlüsselt auflisten)?

Die Fragen 13 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

| AdBlue beanstandete Fahrzeuge | | | |
|---|---|---|---|
| **ab August 2018** | D | Gebietsfremde | Gesamt |
| **Defekt** | 4 | 44 | **48** |
| **Manipulation** | 3 | 81 | **84** |

Hierbei handelt es sich um eine nicht abschließende Sonderauswertung, die unter dem Vorbehalt der Gesamtjahresauswertung steht. Die Differenzierung wird seit August 2018 erfasst. Hierbei wird eine Differenzierung nach Gebietsfremden und Inländern erfasst.

14. Wie verteilen sich die Beanstandungen aufgrund von Manipulationen auf die einzelnen Abgasnormen (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, denn die einzelnen Abgasnormen werden statistisch nicht gesondert erfasst.

16. Wie verteilen sich die Beanstandungen aufgrund von Defekten auf die einzelnen Abgasnormen (bitte für jedes Jahr unter Angabe der einzelnen Zahlen für die EU- bzw. EWR-Länder und einer Gesamtzahl für die übrigen Länder auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor, denn die einzelnen Abgasnormen werden statistisch nicht gesondert erfasst.

17. Welche Möglichkeiten von Abgasmanipulationen bei Lkw sind der Bundesregierung grundsätzlich und aus der Kontrollpraxis bekannt?

Aus der Kontrollpraxis sind nachfolgende Manipulationen bekannt:

a) Durch den Einsatz von Emulatoren wird eine funktionierende AdBlue-Anlage simuliert. Im zentralen Steuergerät werden keine Fehler hinterlegt. Die AdBlue-Dosiereinheit kann ausgeschaltet oder komplett ausgebaut werden.
   - Emulatoren können stetig arbeiten oder auch über einen Schalter einfach zu- und abgeschaltet werden.
   - Mittlerweile sind Plug-and-Play-Versionen von Emulatoren bekannt, die über die OBD-Schnittstelle des Fahrzeugs gesteckt werden können. Bei einer sich anbahnenden Kontrollsituation kann der Emulator entfernt werden.

b) Es erfolgt eine Manipulation an der Temperatursensorik des Fahrzeugsystems durch den unzulässigen Einbau von Widerständen. Das AdBlue-Reagenz beginnt bei ca. -11 °C zu kristallisieren. Zur Vermeidung einer Beschädigung des Motors ist eine Abschalteinrichtung zulässig. Die Manipulationstätigkeit besteht darin, dass lediglich eine tiefe Temperatur simuliert wird.

c) Steuergeräte werden durch eine Softwareanpassung manipuliert, ohne dass der Einbau eines zusätzlichen Emulatormoduls erforderlich ist. Durch die geänderte Software wird eine Fehlfunktion der AdBlue-Anlage bewirkt.

18. Welche Unterschiede bestehen zwischen diesen Möglichkeiten von Abgasmanipulationen in Bezug auf deren Auffindbarkeit im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen?

Bei den in der Antwort zu Frage 17 dargestellten Varianten a) und b) kann im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle nach einem Anfangsverdacht in der Regel am Kontrollort bereits ein zusätzliches, unerlaubt eingebautes Bauteil festgestellt werden.

Bei der Variante c) hingegen kann nach einem Anfangsverdacht, der sich im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle ergibt, meist erst nach Anfahrt einer nahegelegenen Fachwerkstatt, mit zusätzlicher technischer Ausstattung, die Manipulation an der Anlage zur Abgasnachbehandlung festgestellt werden.

19. Welche Unterschiede in Bezug auf die Auffindbarkeit von Abgasmanipulationen im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen bestehen zwischen den einzelnen Abgasnormen der Lkw?

Aus der Kontrollpraxis ist festzustellen, dass die Manipulationstätigkeiten an der Anlage zur Abgasnachbehandlung unabhängig von Emissionsklassen sind. Insgesamt werden die Bauteile zur Durchführung einer Manipulation durch die fortschreitende Entwicklung und den steigenden Kontrolldruck aufwendiger, kleiner und damit einhergehend schwieriger aufzufinden.

20. Welche technischen Geräte und Prüfmöglichkeiten besitzt das BAG, um Abgasmanipulationen (z. B. durch AdBlue-Emulatoren) zu entdecken?

Der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes kontrolliert AdBlue-Manipulationen im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle. Zum derzeitigen Stand werden u. a. nachfolgende Verfahren zur Aufdeckung einer möglichen Manipulationstätigkeit angewandt:

- Einsatz von Diagnosegeräten zur Auslesung der On-Board-Diagnose (OBD) bzw. des Fehlerspeichers bei Fahrzeugen.
- Einsatz von Refraktometern zur Bestimmung der AdBlue-Eigenschaften,
  - Einsatz von Endoskopkameras,
  - Überprüfung von Warn-/Kontrollleuchten im Fahrzeug,
  - Überprüfung von Fahrzeugsicherungen,
  - Überprüfung der Auspuffanlage auf übermäßige Verrußung.

21. Bei wie viel Prozent der technischen Unterwegskontrollen stehen diese technischen Geräte und Prüfmöglichkeiten jeweils zur Verfügung?

Die notwendigen Ausrüstungsgegenstände stehen dem Kontrollpersonal bei 100 Prozent der technischen Unterwegskontrollen zur Verfügung.

22. Inwiefern werden im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen mittels „Remote Sensing" bzw. der Schadstoffmessung in der Abgasfahne solche Lkw identifiziert und gezielt überprüft, bei denen diese Messung zu auffälligen Ergebnissen führt?

Im Zusammenhang mit AdBlue-Manipulationen werden vom BAG derzeit keine Ausrüstungsgegenstände zur Diagnose aus der Ferne (z. B. bei der Vorbeifahrt) eingesetzt.

23. Welche anderen Möglichkeiten werden im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen eingesetzt, um verdachtsabhängig gezielt solche Lkw zu überprüfen, bei denen Beanstandungen der Abgasanlage zu vermuten sind?

Verdachtsabhängige Kontrollen werden nach § 5 Absatz 1 Nummer 3 TechKontrollV durchgeführt.

24. Auf welche Weise werden die technischen Möglichkeiten und deren Verfügbarkeit künftig ausgebaut, um mehr und gezielter Mängel an den Abgasanlagen von Lkw und insbesondere Abgasmanipulationen feststellen zu können?

Das BAG entwickelt laufend die Kontrollmethodik weiter. In diesem Zusammenhang werden insbesondere neue Mehrmarkendiagnosegeräte zur Auslesung der On-Board-Diagnose bei Fahrzeugen für die TUK-Experten des BAG beschafft. Neben den Erfahrungswerten der Experten trägt der Einsatz derartiger Geräte wesentlich zur Aufdeckung von Manipulationen an der Anlage zur Abgasnachbehandlung bei Fahrzeugen bei.

25. Bei wie vielen der o. g. Lkw mit beanstandeter Abgasanlage wurde ein Verfahren zur Nacherhebung der Maut eingeleitet (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

26. Wie hoch ist die Gesamtsumme der nachgeforderten Maut bei diesen Lkw, und wie hoch ist die durchschnittliche Summe der nachgeforderten Maut pro Lkw (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

27. Bei wie vielen dieser Lkw wurde dieses Verfahren bereits abgeschlossen bzw. wurde die nachgeforderte Maut tatsächlich erhoben (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

28. Wie hoch ist die Gesamtsumme der tatsächlich erhobenen Maut bei den Lkw, bei denen das Verfahren bereits abgeschlossen ist, und wie hoch ist die durchschnittliche Summe der nachgeforderten Maut pro Lkw, bei denen das Verfahren bereits abgeschlossen ist (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

Die Fragen 25 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| Anzahl Nacherhebungsverfahren* | 5 | 281 | 471 | 88 | 845 |
| | Davon ein Vorgang mit Abgasfehler | Davon 64 Vorgänge mit Abgasfehler | Davon 112 Vorgänge mit Abgasfehler | Davon 12 Vorgänge mit Abgasfehler | Davon 189 Vorgänge mit Abgasfehler |

* Einschließlich Fälle anderer Behörden, z. B. der Polizei oder Drittanzeigen.

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | insgesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| Abschließend bearbeitet | 5 | 222 | 243 | 5 | 475 |
| Nachträglich festgesetzte Maut in Euro | 9.181,07 | 380.235,12 | 775.717,86 | 24.645,89 | 1.189.779,94 |

Derzeit sind 16 Widerspruchsverfahren anhängig. Eine verwaltungsgerichtliche Entscheidung ist noch nicht erfolgt, so dass die Höhe der nachträglich festzusetzenden Maut im Voraus nicht beziffert werden kann. Eine Unterscheidung zwischen Manipulation oder Abgasfehler wird im Rahmen der Nacherhebungsverfahren statistisch nicht erfasst. Durchschnittlich wurde pro Kontrollfall Maut in Höhe von 2 504,80 Euro nachträglich festgesetzt.

29. Bei wie vielen dieser Lkw mit beanstandeter Abgasanlage wurde ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

30. In wie vielen dieser Verfahren wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Bußgelder bzw. Strafen verhängt, und wie viele Verfahren wurden eingestellt (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

31. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtsumme der verhängten Bußgelder aufgrund beanstandeter Abgasanlagen, und wie hoch ist die durchschnittliche Summe der verhängten Bußgelder aufgrund beanstandeter Abgasanlagen pro Lkw (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

32. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtsumme der bereits erhobenen Bußgelder aufgrund beanstandeter Abgasanlagen, und wie hoch ist die durchschnittliche Summe der bereits erhobenen Bußgelder aufgrund beanstandeter Abgasanlagen pro Lkw, bei denen schon Bußgelder erhoben wurden (bitte für jedes Jahr nach insgesamt beanstandeten Abgasanlagen sowie den Teilzahlen für Manipulationen und Defekte aufschlüsseln)?

Die Fragen 29 bis 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

| | 2017 | 2018 | 2019 | insgesamt |
|---|---|---|---|---|
| Anzahl Bußgeldbescheide | 16 | 357 | 124 | 497 |
| Höhe Bußgelder in Euro | 11.990,5 | 263.484 | 93.147,25 | 368.621,75 |

Derzeit sind zwölf Einspruchsverfahren anhängig.

33. Wie hat sich seit dem Jahr 2014 die Anzahl der Stellen entsprechend den Stellenplänen des BAG entwickelt (bitte für jedes Jahr nach Gesamtpersonalbestand sowie den Teilzahlen für Straßenkontrolldienst und Mautkontrolldienst aufschlüsseln)?

34. Wie viele dieser Stellen waren seit dem Jahr 2014 tatsächlich besetzt (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2014 wurden die Möglichkeiten zur Besetzung der bis dahin zur Verfügung stehenden 464 (Plan-)Stellen für Kontrolleurinnen und Kontrolleure im Mautkontrolldienst ausgeschöpft. Seit dem Haushalt 2015 erfolgten – anlässlich der Ausweitung der Mautpflicht – schrittweise Stellenzuwächse (2015: auf 504 (Plan-)Stellen, 2016: auf 658 (Plan-)Stellen). Seit dem Haushalt 2016 erfolgen Personalgewinnungsverfahren für einen nachhaltigen Personalaufwuchs. Im Haushalt 2018 stehen dem Mautkontrolldienst 704 (Plan-)Stellen zur Verfügung, von denen derzeit 537 besetzt sind. Zum 1. April 2019 sind weitere Einstellungen geplant.

Dem Straßenkontrolldienst standen 2014 bis 2018 gleichbleibend rund 250 (Plan-)Stellen zur Verfügung. Mit dem Haushalt 2018 kamen weitere 70 Stellen für Kontrolleurinnen und Kontrolleure hinzu. Derzeit sind im Straßenkontrolldienst 225 (Plan-)Stellen besetzt. Im gesamten Bundesgebiet laufen derzeit Stellenbesetzungsverfahren, die voraussichtlich im Jahresverlauf sukzessive abgeschlossen werden.

35. Wie hat sich seit dem Jahr 2014 die Anzahl der Stellen im Bereich der technischen Unterwegskontrollen des Straßenkontrolldienstes entsprechend den Stellenplänen des BAG entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

36. Wie viele dieser Stellen waren seit dem Jahr 2014 tatsächlich besetzt (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für technische Unterwegskontrollen (TUK) standen dem Straßenkontrolldienst 2014 bis 2018 23 (Plan-)Stellen zur Verfügung. Unter den im Haushalt 2018 ausgebrachten 70 Stellen für Kontrolleurinnen und Kontrolleure waren sechs Stellen für TUK, so dass für diese Aufgabe zurzeit 29 (Plan-)Stellen zur Verfügung stehen. Hiervon sind derzeit 18 besetzt. Stellenausschreibungen sind im Laufe des Jahres geplant.

37. Plant die Bundesregierung für die Jahre 2019 und 2020 eine Aufstockung der Personalausstattung im Bereich des Straßenkontrolldienstes des BAG?

    Wenn ja, welche zusätzlichen Stellen sind jeweils geplant (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

    Wenn nein, warum nicht?

38. Plant die Bundesregierung für die Jahre 2019 und 2020 eine Aufstockung der Personalausstattung im Bereich der technischen Unterwegskontrollen des Straßenkontrolldienstes des BAG?

    Wenn ja, welche zusätzlichen Stellen sind jeweils geplant (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 37 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine mögliche weitere Aufstockung der (Plan-)Stellen für das Kontrollpersonal ist abhängig vom Ergebnis einer künftigen Personalbemessung.

39. Wie viele Überstunden wurden seit dem Jahr 2014 von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des BAG geleistet (bitte für jedes Jahr nach Gesamtpersonalbestand sowie den Teilzahlen für Straßenkontrolldienst und Mautkontrolldienst aufschlüsseln)?

40. Wie viele Überstunden wurden seit dem Jahr 2014 von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Bereich der technischen Unterwegskontrollen des Straßenkontrolldienstes des BAG geleistet (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Angeordnete Überstunden im Sinne von § 7 Absatz 7 oder 8 TVöD wurden im BAG seit 2014 nicht geleistet. Überstunden von Tarifbeschäftigten sind gemäß § 7 Absatz 7 TVöD Arbeitsstunden, die auf Anordnung des Arbeitgebers geleistet werden, über die im Rahmen der regelmäßigen Arbeitszeit von Vollbeschäftigten für die Woche dienstplanmäßig bzw. betriebsüblich festgesetzten Arbeitsstunden hinausgehen und nicht bis zum Ende der folgenden Kalenderwoche ausgeglichen werden. Bei Berücksichtigung des Ausgleichs im Rahmen der Einsatzplanung des Straßen- und Mautkontrolldienstes entstehen für die Mitarbeiter des Straßen- und Mautkontrolldienstes keine Stunden im vorgenannten Sinne.

Im Sinne des § 2 Nummer 1 der Arbeitszeitverordnung ist die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit von Beamten, die innerhalb von zwölf Monaten durchschnittlich zu erbringende wöchentliche Arbeitszeit. Unter Berücksichtigung des Ausgleichs in der Einsatzplanung entsteht daher grundsätzlich für die Beschäftigten des Straßen- und Mautkontrolldienstes keine Mehrarbeit im Sinne der Verordnung.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8192 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333